

XL 2060L 2007

MOTORNYTT **torsdag 17 oktober**
Föregående **onsdag 16 oktober**

1. Volvos nya bensinmotorer med 48V-teknik

2. Endast Lynk & Co 01 aktuell för Europa

3. Nya Peugeot 208 snubblade i krocktest

4. Prov: Porsche 911 Carrera är nya instegsmodellen – 130 000 billigare

5. Provkörning: Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid (2019)

6 Provkörning av Uaz 452 Bukhanka

7. Grattis Isuzu Piazza!

8. Startskottet för Nürburgring: Kejsaren blev förnedrad av italienaren

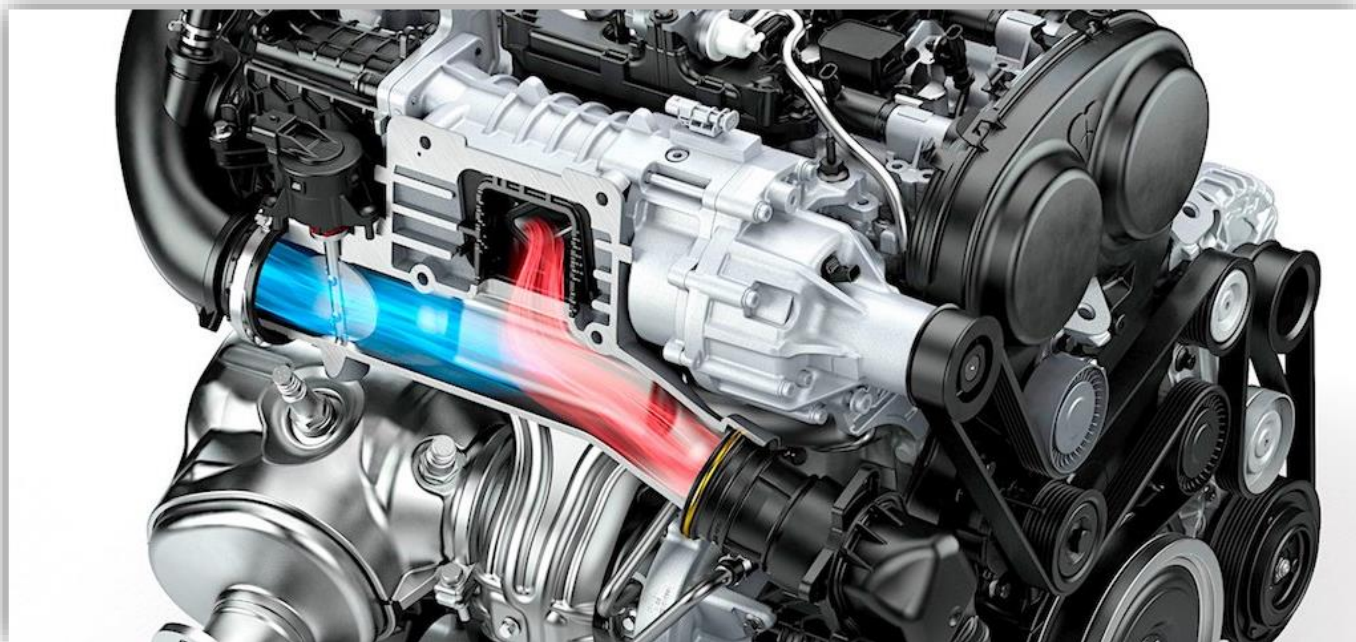
9. Ny svensk motorbana på gång – här är eldsjälen bakom projektet



1. Volvos nya bensinmotorer med 48V-teknik

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-10-11, 08:41

Volvos tredje generation VEA-bensinmotorer får KERS, lätthybridteknik och dessutom cylinderdeaktivering. 20 g/km lägre CO2-utsläpp utlovas. Motorerna lanseras inom kort.



Volvos första VEA-motorer från 2013 (bilden) var ett stort kliv. Snart är det dags för nästa.

Volvos mildhybrider med 48V-teknik lanseras i höst och först ut var dieselversion B5, som vi testade i nummer 18-2019. Snart kommer även den nya bensinmotorn, som utlovar en väsentligt lägre förbrukning.

Får vi tro Volvos uppgifter handlar det om cirka 20 g/km lägre koldioxidutsläpp hos bensinmotorerna, beroende på bilmodell, som mest 15 procent mindre bränsleförbrukning. Den tredje generationen VEA-bensinmotor kallas internt för VEP GEN3 och är så pass modifierad att den betraktas som en helt ny "arkitektur".

De nya bensinmotorerna har krävt omfattande förändringar i Skövdefabriken, där det investerats flera miljarder. Den tredje generationen diesel- och bensinmotorer har gjort produktionen ännu mera komplex i Skövde.

Precis som hos de nya dieselmotorerna får bensinmotorerna 48V-teknik för att återvinna bromsenergi, som annars bara försvinner som friktion i skivbromsarna. Volvo kallar sina mildhybrider – eller lätthybrider om man så vill – för KERS, Kinetic Energy Recovering Braking System.

Förkortningen för tankarna till svänghjulssystemet Flywheel KERS som Volvo visade upp i konceptform 2011-2013, men detta dyrbara system är lagt på hyllan sedan många år. "Nya" KERS bygger på en konventionell, remdriven elmotor som också kan fungera som generator.

En fördel hos KERS är att den remdrivna elmotorn är betydligt kraftigare än en konventionell startmotor. Det ger ett smidigare och tystare stopp/start-system.



Vårt test av nya dieselmodellen B5, mot gamla D5, visade inte så positiva resultat. Förhoppningsvis ger bensinmotorerna, med lätthybridteknik, bättre resultat.

Ytterligare en nyhet hos tredje generationen VEA-bensinmotorer är cylinderdeaktivering. Den fyrcylindriga turbomotorn på 2,0 liter kan alltså stänga av två cylindrar vid lägre belastning. Att få en fyrcylindrig motor att gå någorlunda vibrationsfritt på bara två cylindrar – dessutom med omärkliga övergångar – är en utmaning och det återstår att se hur väl Volvo lyckats.

Insprutningen har arbetats om och insprutningstrycket ligger på en nivå som närmar sig moderna dieselmotorer. Fördelen med högt bränsletryck är att spridarna kan spruta in flera små "portioner" bensin under varje förbränningscykel – vilket ger bättre möjligheter att styra och optimera avgasemissionerna. Partikelfilter är standard, precis som hos flertalet konkurrenter.

Om vi har förstått Volvo rätt får även bensinmodellerna med lätthybridteknik beteckningen B5, liksom dieselmodellerna. Först ut med de nya bensinmotorerna blir XC60 och XC90. Senare kommer en mera kraftfull bensinmotor med beteckningen B6. Produktionen av Volvos nya bensinmotorer inleds inom kort i fabriken i Skövde.



Volvos första VEA-motorer från 2013 (bilden) var ett stort kliv, konstruerade med ett tomt vitt papper som utgångspunkt. Snart är det dags för tredje generationen bensinmotorer med lätthybridteknik och cylinderavstängning. Tyvärr har vi inga bilder på nya bensin-motorn, men eftersom produktionen snart startar i Skövde är det nog bara frågan om några veckor innan vi får reda på mer.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Endast Lynk & Co 01 aktuell för Europa

Peter Klemensberger

10 oktober 2019

En handfull modeller ska finnas på paletten för Lynk & Co inom en snar framtid, men bara den äldsta kommer till Europa enligt de nya planerna.



En handfull modeller finns på agendan för Lynk & Co, Volvos kinesiska kusin. Men bara en modell, 01, är i dagsläget aktuell för Europa. Och bilarna ska vara tillgängliga via en prenumerationstjänst.

Lynk & Co 01 börjar redan kännas som gårdagens bil. Vi provkörde modellen för närmare två år sedan och den kommer inte vara etablerad på alla europeiska marknader förrän 2022. Och tvärtom vad vi tidigare har fått veta blir det den enda modellen från tillverkaren som kommer hit. Det berättar märkets vd Alain Visser för Auto Express.

LÄS MER: Volvo och Geely skapar nytt bolag för förbränningsmotorer

– Vi har bara planerat in 01 för Europa. Vi tror inte på ett brett utbud av lika stora modeller, möjligtvis i framtiden men inte i dagsläget. Så få modeller som möjligt passar vår affärsmodell bäst, säger Alain Visser.

Europalanseringen av märket börjar nästa år. En första affär slås upp i Amsterdam, på det följer Berlin och Göteborg. Det handlar emellertid inte om regelrätta bilhallar då bara en bil ska stå utställd. Det rör sig mer om livsstilscentran, öppna såväl på dagen som på kvällen, och ska även hålla exempelvis mode- och matevent.

Bara två sådana butiker ska finnas per europeiskt land. I övrigt ska affärerna ske via nätet och tillfälliga fysiska butiker – så kallade pop-up stores.



Det ska bli möjligt att prenumerera Lynk & Co 01 i allt från en till 24 månader. Att äga en bil i typ sex år är stressigt anser man. Här får du tillgång till en helt ny bil på månadsbasis – allt inkluderat.

Som du säkert misstänker riktar Lynk & Co in sig på en ung målgrupp. I Kina är hälften av kunderna under 35 år. Märket ses som ungt och coolt i landet och har växt med 20 procent sedan förra året.



FILM: [*https://delivery.youplay.se/r/215BC*](https://delivery.youplay.se/r/215BC)

LÄS MER: [Provkörning av Lynk & Co 03 2,0TD]()

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Nya Peugeot 208 snubblade i krocktest

Mattias Rabe 9 oktober 2019

Fyra nya bilmodeller har säkerhetstestats av Euro NCAP. Det blev högsta betyg till nya BMW 1-serie och 3-serie medan nya Peugeot 208 och uppdaterade Jeep Cherokee bara fick fyra stjärnor av fem möjliga.



I Euro NCAP:s säkerhetstest får en tydlig majoritet av bilarna högsta betyget fem stjärnor. Hittills i år har 29 bilar testats i bland annat situationer som innefattar olika typer av kollisioner och 27 av dem har fått högsta betyg. Tre av bilarna har nått upp till de fem stjärnorna först när diverse säkerhetssystem har kopplats på, något som bilarna oftast är standardutrustade med när de säljs i Sverige.

Av denna anledning är det smått häpnadsväckande när en bil genomgår säkerhetsesterna utan att lyckas få högsta betyg.

I Euro NCAP:s senaste krocktestomgång, som inkluderar fyra nya bilmodeller, är det framför allt nya Peugeot 208 som vi reagerar på. Den franska biltillverkaren brukar normalt prenumerera på högsta betyget när det gäller märkets storsäljare. Denna gång gick de dock bet.

Nya 208, som även kommer som elbil, lyckades väldigt bra i krockskyddet av vuxna och barn samt ganska bra sett till förarstödsystem. Plumpen kom i stället sett till skyddet av fotgängare. Motorhuven ger ett ganska bra skydd, men det är framför allt vindrutans nedre del samt A-stolparna (främre takstolparna) som är farliga eftersom dessa ytor är för hårda. Även stötfångaren/fronten erbjuder för dåligt skydd mot fotgängarens bäckenparti.

Euro NCAP noterade också att autobromssystemet kan känna igen fotgängare men inte oskyddade trafikanter av snabbare slag, exempelvis cyklister. Den testade bilen var utrustad med ett kamerabaserat autobromssystem medan det radarbaserade systemet, som är extrautrustning, inte testades och därmed eventuellt kan vara bättre på att upptäcka faror.

Jeep, som förra året chockade med att Wrangler endast fick en stjärna, lyckades inte hela vägen fram med uppdaterade Cherokee. Det blev fyra stjärnor genom att inte imponera i något av de fyra momenten. Allra sämst gick det i skyddet av fotgängare.

När nuvarande Cherokee krocktestades 2013 fick modellen fem stjärnor, men på den tiden var kraven inte lika höga som i dag.

BMW lät krocktesta både nya 1-serie och nya 3-serie. Båda modellerna fick högsta betyg. Genomgående ganska höga poäng delades ut till båda bilar i alla moment förutom i vuxenskyddet hos 1-serie som bara fick 83 poäng av 100 möjliga. Det är faktiskt näst sämst av de 20 krocktestade bilarna i år, endast Jeep Cherokee är sämre.

Nedan ser du samtliga betyg och poäng som delades ut till de fyra testade bilarna. Där finner du även länkar till respektive bils sida på Euro NCAP:s webbplats om du vill fördjupa dig i resultaten.



Peugeot 208. Även den gula bilen på översta bilden är Peugeot 208.

FILM: https://youtu.be/qEOor4ZK_SQ

Peugeot 208



Vuxenskydd: 91
Barnskydd: 86
Fotgängarskydd: 56
Förarassistans: 71

Läs mer hos Euro NCAP



Jeep Cherokee.

FILM: https://youtu.be/HCENvL4Y1yU



Vuxenskydd: 80
Barnskydd: 78
Fotgängarskydd: 56
Förarassistans: 69
[Läs mer hos Euro NCAP]



BMW 1-serie.

FILM: ***https://youtu.be/W3U7h24oop4***



Vuxenskydd: 83
Barnskydd: 87
Fotgängarskydd: 76
Förarassistans: 72
Läs mer hos Euro NCAP



BMW 3-serie.

FILM: ***https://youtu.be/aBAlytptrBQ***



Vuxenskydd: 97
Barnskydd: 87
Fotgängarskydd: 87
Förarassistans: 76
Läs mer hos Euro NCAP



4. Prov: Porsche 911 Carrera är nya instegsmodellen – 130 000 billigare

Av Heinrich Lingner, Publicerad 2019-10-10 19:29

Aldrig förr har effektskillnaden mellan instegsmodellen Porsche 911 Carrera och den lite starkare Carrera S varit så stor som nu. Märks det? Vi provkör och undersöker.



Exteriört finns ingen skillnad mellan de två modellerna.
Vår välutrustade testbil hade till och med PCCB-bromsarna (keramiska).

Här provkör vi den nya instegsversionen av Porsche 911 (generation 992). Provkörningen innehåller:

- *Vad är nytt?*
- *Hur är den att köra?*
- *Nördfakta*
- *Borde jag köpa en?*

VAD ÄR NYTT?

Hittills har senaste generationen Porsche 911 bara bestått av Carrera S-modellerna, antingen med fyrhjulsdrift eller utan. Efter några månader på marknaden är det nu dags att släppa grundmodellen som saknar den prestigefyllda S-beteckningen. Under huven hittar vi 65 färre hästkrafter och 80 Nm mindre.

Från utsidan syns dock inte mycket. 992-generationen är den första i sitt slag som inte använder sig av olika karosser, vilket innebär att även instegsmodellen har den breda bakdelen, tidigare vikt för fyrhjulsdrivna versioner.



Mest bil för pengarna? Priset gör absolut ingen skillnad när man kör en 911 Carrera.

Den enda optiska skillnaden mellan modellerna är avgasrören. S-modellen andas ut genom fyra runda ändrör, icke-S har två stora i princip fyrkantiga utblås. Bilen vi kör har tillvalet sport-avgassystem som är likadant oavsett version.

Självklart har inte Porsche skickat en 911 Carrera helt utan utrustning, snarare tvärtom. Precis som den dyrare modellen är snikmodellen utrustad med tillvalshjulen i storleken 20/21 tum samt PCCB-bromsar. Sammanlagt har testbilens extrautrustning ett värde på 50 procent av grundpriset på 1 025 000 kronor. Inte så mycket snik här inte.

Det viktigaste är dock motorn som på pappret verkar vara ett rejält kliv nedåt. Med Sport Chrono-paketet avverkar Carreran sprinten från stillastående till 100 km/h på fyra sekunder blankt (4,2 sek utan) och slutar inte accelerera förrän den digitala nålen visar 293 km/h.

Den dyrare Carrera S (från 1 155 000 kronor, 130 000 dyrare) klarar sprinten en halv sekund snabbare och når hela vägen upp till 308 km/h.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

På vägen känns dock knappt den lägre effekten. Förr, när motoreffekten var ett resultat av motorvolym och varvtal, hade 65 hästar mindre inneburit markant sämre prestanda. Dagens vridmomentstarka turbomotorer slätar dock över problemet, framför allt när de är kopplade till den enastående PDK-lådan. Vrid körprogramväljaren till Sport och vicka växelspaken till manuell och 911 Carrera känns som vilken 911 som helst.

Nykomlingen är säkrare, kvickare och sanslöst mycket snabbare än sina föregångare samtidigt som den där speciella känslan infinner sig när man kör en Porsche 911. Den där som ingen riktigt kan förklara.





Snikmodellens interiör med Sport Chrono-paketet (tillval) motsvarar S-modellens till 100 procent.

Må vara att den beror på den magnifika styrningen som är skarp som en skalpell och otroligt lätt doserbar. Ratten blir som en förlängning av förarens arm. Här märker du av vägens beskaffenhet och ojämnheter, och kan manövrera bilen genom kurvorna med millimeterprecision.

Trots att boxermotorn får andningshjälp av två turboaggregat är gasresponsen måttstocken för alla andra sportbilar. Det är nämligen bara vinandet som avslöjar tvångsandningen, annars hade man trott att man satt i en bil med sugmotor.

Ta kurvorna snabbare och känn hur bakdelens massa långsamt men säkert trycker den välsvarvade baken utåt. Till skillnad från den tidigare generationen är det här dock inget dramatiskt, inget livshotande eller ens (obehagligt) pulshöjande.

Snabb lastväxel lockar inte fram mer än ett trött blinkande från PSM-systemets kontrollampa. Det aktiva chassit ingår i grundutrustningen och även tillsammans med RS Spyder-fälgarna (tillval) är fjädringskomforten i en klass för sig.



Samtliga derivat ur 911-serien använder sig numera av samma kaross, vilket innebär att även instegsmodellen har den breda baken.

NÖRDFAKTA

Än är det fortfarande ytterst osäkert om Porsche kommer släppa en sjuväxlad manuell låda till Carrera. Bara tio procent av samtliga enheter av föregångaren såldes utan PDK. De absolut flesta manuella Nioelvorna såldes förresten i automatlådornas förlovade land USA, förvånande nog.

BORDE JAG KÖPA DEN?

911 Carrera är en sportbil utan krusiduller och konstiga pretentioner. En förarbil som förmedlar den där typiska Porschekänslan. 130 000 billigare än S-modellen levererar bilen dock inte mindre körglädje eller kvalitetskänsla än sitt dyrare syskon, trots 65 hästar och 80 Nm mindre.

Ett gott råd är att köpa grundmodellen och extrautrusta den för de 130 000 kronor man har sparat gentemot Carrera S. Då ingår det mesta som gör bilen ännu ett snäpp bättre. Avskyr man bensinmackar precis som undertecknad ska man dessutom införskaffa sig sin Carrera med en större 90-liters tank. Då kommer man nästan 100 mil på en tank. Det du.

Vem har egentligen sagt att sportbilar inte är ekonomiska?

PORSCHE 911 CARRERA

TEKNISKA DATA

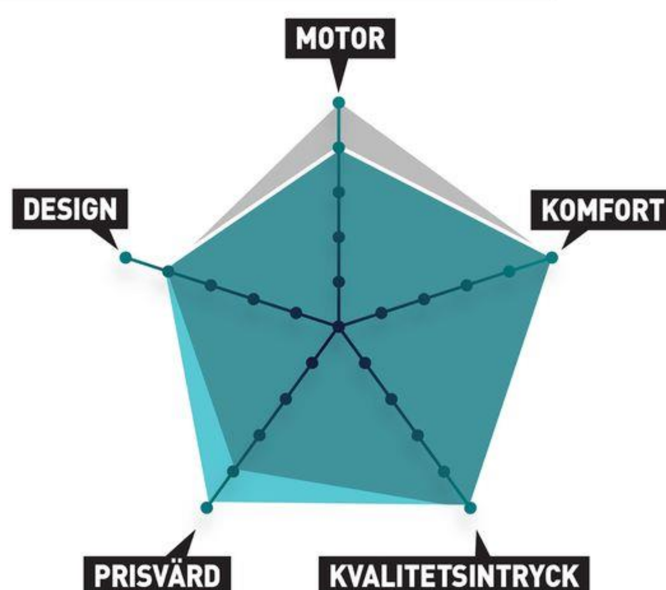
MOTOR: B6, dubbelturbo, bensin, 2 981 cm^3, 385 hk vid 6 500 r/min, 450 Nm vid 1 950 r/min. 8-växlad dubbelkopplingslåda. Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 519/1 852/1 300 mm. Axelavstånd 2 450 mm. Tjänstevikt 1 590 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,2 sek (4,0 med SC). Toppfart 293 km/h. Förbrukning 9,0 l/100 km. CO_2 241 g/km.

PRIS: Från 1 025 000 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



■ PORSCHE 911 CARRERA
■ PORSCHE 911 CARRERA S

SUMMERING

BÄST: Mycket bil för pengarna, samma kvalitetsintryck som dyrare modeller, fantastisk drivlina.

SÄMST: Lite sämre prestanda.



Jag maxade en Porsche 911 med extrautrustning för 800.000. Kan du slå det?

ViBilägare

5. Provkörning: Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid (2019)

Publicerad 2019-10-12 10:00

Text Helena Lundberg

En redan stor motor som förstärks med en elmotor kan inte bli annat än en raket på vägarna, men till vilken nytta?



Porsche toppar nu sitt Cayenne-program med laddhybriden Turbo S E-Hybrid och kombinerar 4,0-liters V8 med en elmotor på 136 hästkrafter, vilket tillsammans ger hela 680 hästkrafter och ett vridmoment på 900 Nm. Siffrorna skvallrar om att det kommer gå undan och bilen fixar 0–100 km/tim på strax under fyra sekunder.

Här någonstans, när katapultkänslan börjat avta, kommer ändå känslan av dåligt samvete, vad är nyttan med att göra en redan sportig suv än mer sportig? Svaret från Porsche är att mycket faktiskt vill ha mer och att det alltid finns kunder som vill ha toppversionen.

"Det är svårt att inte tycka om denna koloss men nyttan och framför allt miljösamvetet känner något helt annat."

Cayenne Turbo S E-Hybrid kommer i två karossvarianter, som praktisk suv och sportigare Coupé. Den senare får en mer sluttande taklinje och med andra ord också mindre utrymme invändigt, både för bakpassagerare som bagageutrymme. Porsche har löst detta med sänkta säten och en lång person får faktiskt plats med både huvud och ben utan skruvstädskänsla.

Bagageutrymmet är mindre i båda hybridversionerna eftersom batteriet ligger under bagagegolvet men är ändå imponerande djupt och med helt raka lastväggar och golv som ger ett effektivt utrymme för packning.



Digital interiör, knapparna är få. Det mesta sköts via den 12,3 tum stora pekskärmen.

När jag trycker på startknappen är det knäpptyst. Inget dovt mullrande från V8:an utan istället går bilen igång på enbart el. Räckvidden på el är 40 kilometer, 135 km/tim är då maxfart.

För att få ut mesta räckvidd i kombination med prestanda finns fyra körlägen: E-Power (bilen går enbart på el), Hybrid (blandar både el- och bensinmotor för snålast körning), Sport (batteriet laddas minimalt för att ändå ha en extra reserv) och Sport Plus (fokus på max prestanda från bensin- och elmotor, batteriet laddas så fort möjlighet ges).

Jag kör på kurviga landsvägar genom mindre byar där E-läget och lägre hastighet passar perfekt. Väl ute på autobahn är det andra körlägen som gäller. I med Sportläget och den råa V8:an bryter tystnaden med ett vrål. Kraften är brutal och vips är vi uppe i hastigheter varken snåla eller tillåtna i Sverige. Det är klanderfritt tyst och bekvämt och denna tunga stadsjeep har nu förvandlats till en smidig sportbil. Det är svårt att inte tycka om denna koloss som så enkelt förvandlas till en sportbil men nyttan och framför allt miljösamvetet känner något helt annat.

Kombinationen av en betydligt mindre bensinmotor och en elmotor hade varit både roligare och modigare.



Full laddning tar cirka två och en halv timme.



Utrymmet bak är riktigt bra även för längre ben.

Plus: Fantastisk att köra.

Minus: Miljöalibi på en redan stor och tung bil ger ändå dålig eftersmak.

Vad nytt? Extra prestanda i kombination med elmotor.

För vem? Den som måste ha det senaste av det senaste och alltid i toppversion.

Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Pris, från kr:	1 725 000 (Coupé: 1 765 000 kr).
Svensk lansering:	Nu.
Mått, cm:	L 493/B 198/H 167.
Bagagevolym, l:	645–1 605.
Tjänstevikt, kg:	2 490.
Dragvikt, kg:	3 000.
Motor:	V8 bensin, 4 vent/cyl. Volym 3 996 cm3.
Elmotor:	100 kW (136 hk). Max effekt 680 hk vid 5 750–6 000 v/min. Max vridmoment 900 Nm vid 1 500–5 000 v/min.
Kraftöverföring:	8-växlad automatlåda, Tiptronic S.
Prestanda:	Toppfart 295 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 3,8 s.
Deklarerad förbrukning:	3,7–3,9 l/100 km.
CO2-utsläpp:	85–90 g/km.

Konkurrenter: Audi Q8 50 TDI Quattro, BMW X5 xDrive45e, Mercedes EQC.



Batteriet under lastgolvet stjäl plats,
men utrymmet är effektivt med rejält djup och raka lastväggar.



Digital interiör, knapparna är få. Det mesta sköts via den 12,3 tum stora pekskärmen.

Porsche Cayenne Turbo S E Hybrid – rapport från provkörningen
Helena Lundberg åkte i somras ner till Tyskland för att provköra Porsche Cayenne som laddhybrid. Här är första intrycken.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Provkörning av Uaz 452 Bukhanka

Hans Hedberg 13 oktober 2019

Sovjetunionens upplösning skedde redan i slutet av 1991 men fortfarande finns spår kvar från den pre-ryska tiden. Djupa hjulspår. Biltillverkaren Uaz envisas med att tillverka bilar från dåtid långt borta i öst. Fyrhjulsdrivna minibussen Bukhanka ”Limpan” är ett slående bevis på historieskrivning i nutid och som slår ett slag för att allt verkligen var bättre förr.



Om du har sett svensken Johan Rencks, tidigare känd som popsångaren Stakka Bo, fenomenala tv-drama ”Chernobyl” så har du omvärldsbilden klar för dig. Det är grått, kargt, oroligt och världsåskådningen filtreras ständigt genom centralkommitténs partitoppar. Dystopiska tankar hämtas lätt fram ur minnesbanken. Framför mina ögon, ut från dimhöljda höstskogar, rullar en gråbeige ovanligt rund farkost.

Ett övergivet urtidsdjur som korsats med mumintroll, frontgrillens tandlösa gap verkar outtröttligt sukta efter fler kvalster att sluka genom sitt dammsugartryne. Uppsynen är snäll, lite beskedlig av sig, samtidigt elakt färgad genom decennier av actionrullar där Warszawapaktens soldater oupphörligt aldrig slutade att jaga västspioner i biljakter där den engelskspråkige allt som oftast gick vinnande ur maktracet.

Uaz 452 heter rysstypen, just den närvarande kombi-modellen har tilltalsbeteckningen ”220695” vilket innebär persontransport. Men mest känd är bilen under sitt smeknamn Bukhanka, på kyrilliska det nästan lättlästa ”Буханка”. Ordet betyder “brödlimpa” och spelar an på karossens jästa former. Ambulansversionen av Bukhanka kallas i folkmun borta i öst för ”Таблетка” vilket betyder ”tabletten/pillret” för sitt vita, lättsvalda utseende.

Många namn betyder kärt barn och att tycka illa om Bukhanka är svårt om man är bilälskare. Glöm kommunistsnacket, skyhöga koldioxidutsläpp eller ålderdomlig konstruktion – Bukhanka är en tidsmaskin här och nu.



Åkarbrasa med lyft motorkåpa värmer när rysskylan slår till.
Lättåtkomligt för service.

Stegar fram till min nyfunna vän utan att slå på becquerelmätaren, chansar på att den grå-beigea limpan inte stått felparkerad i Pripjat sedan den ödesdigra dagen 26 april 1986 utan faktiskt är nytillverkad av Ulyanovsky Avtomobilny Zavod (”Ульяновский Автомобильный Завод”) – UAZ, i staden Uljanovsk som ligger längs med floden Volga cirka 70 mil öster om Moskva. Årligen producerar Uaz drygt 50 000 bilar av olika modeller, samtliga mer eller mindre håriga terrängbilar av det rätta virket.

Svingar upp det lätta dörrbladet och greppar direkt tag i ratten. Vänster fot högt upp på instegshyllan och skjuter ifrån med höger ben samtidigt som armen drar in kroppshyddan genom det lilla dörrhålet. Dörren blåser igen av sig själv, känslan av att sitta instängd i konservburk har aldrig varit lika påtaglig. Nätt plåtnyckel med svart plasttopp stoppas in i startlåset på vänster sida om den liggande gummiklädda ratten. Start- och dörrlåsnyckel är för övrigt olika, perfekt när man behöver låta motorn gå på tomgång men ändå kunna låsa när Sibirienvintern ylar. Efter värmande vodkalunch står då din säkrade Bukhanka varm och go för vidare färd.

Mellan förarstolen och passagerarsitsen fram finns en oformligt filtklädd kulle, under motorkåpan står maskinen redo att startas upp. En i sammanhanget modern fyrcylindrig 2,7-liters bensinsugmotor som stammar från koreanska SsangYong. Med uppfälld kåpkulle är åtkomligheten suverän.

Bukhanka är förankrad mot en separat ram som rullar på stela axlar, allt för bästa slitstyrka och terrängegenskaper. Bak- eller fyrhjulsdrift, det senare även med lågväxel. Tre pinniga metallspakar sköter den femväxlade drivlinan, funktionen är av den rediga sorten med långa slag.

Trycker i ettans växel och lyfter vänsterfoten nästan rakt upp, på grund av förarhyttens framskjutna placering blir det trångt nere vid pedalstället. Rattstångens golvfäste landar in mittemellan koppling- och bromspedal. Sittställningen liknar kyrkoorganistens med pinnrak rygg och sansat fotspel. Har man någon gång kört Volkswagen Typ 2 Transporter generation T1-T3 eller militärens Volvo-terrängbilar Tgb 903 och serien 11-20 vet man vad det innebär att ha de styrande hjulen rakt under sig.



En riktig arbetsplats för långa körpass.
Eluppvärmda säten är en välkommen komforthöjare.

Över skogsdiken och mellan granar ypperligt, nästan lika enkelt som att gå, ute i modern asfaltstrafik aningen mer utsatt och ovant vingligt. Tack och lov har man rattat framfusigt framhängda vagnar förr och här bland hala höstlöv kommer hemkänslan fort.

Instrumentbrädan klaras av i en halv mening. Blinkerspak, tryckknappar och hastighetsmätare. Det var allt. Bukhanka går att få i nästan alla utföranden: som plåtren transportbil till minibuss för upp till elva personer, enkel- eller dubbelhytts pickup och i allehanda specialversioner som ambulans, polis eller i militärutförande med flygspaningslucka i taket. I som här sjusitsigt utförande är det fem sittplatser som gäller där bak. Två sittande med ryggen i färdriktningen med ett picknickbord mellan sig och tre sittplatser som är vända åt rätt håll.

Praktisk vägg bak mot separat bagageutrymme gör att man kan lasta alltifrån fällda jaktdjur eller last stor nog för en jordenruntresa. Att allt ryms inom totallängden 438 centimeter borde gett Nobelpris i fysik redan på 1960-talet, om ni frågar mig. Sa jag att Bukhanka tillverkats sedan 1965? Men grundkonstruktionen stammar ännu längre bak – från tidigt 1950-tal och terrängbilen GAZ-69.

Saxar oss fram genom den snåriga skånska skogen, kommer ut på asfalten och föser upp Bukhanka i landsvägstempo. Över det blir det bullrigt som i ett gammalt bombplan och jag misstänker starkt att bensinförbrukningen skjuter i höjden. Dubbla tankar om 50 plus 27 liter kan fyllas på från både vänster som höger sida, åtgången sägs vara 1,2 l/mil men med full besättning på väg ut till jaktmarker lär såsen ha strykande åtgång. Bättre då att hålla igen. Lugnt körd suger ”Limpan” i sig under litern, femte växeln sänker motorvarvet rejält och bäst rullar Bukhanka på i 80 km/h, då kommer man också en bit på de 77 literna bensin. Tillräckligt långt för att det är hög tid för en bensträckare och bullerfri paus.



Analog hastighetsmätare men tank- och trippmätare i digitalt utförande. Tryckvänliga vippbrytare.

Som klättrande bergsget är det mest förarens mod – eller dumdristighet – som sätter gränserna för Uaz. Hög markfrigång, lågväxel och korta överhäng gör i princip halva Sverige till en lekstuga för Bukhanka. Det vill säga den halva som är täckt av skog, men den svenska terrängkörningslagen sätter effektivt käppar i hjulen för sådana 4×4-övningar. Bra då att veta att Rysslimpan nästan är lika skoj på asfalt, grusväg för att inte tala i om i vinterväglag. Det alltid bruksiga tilltaget i allt gör att Uaz Bukhanka charmar en mest hela tiden. Om du har rätt läggning. Ogillas retro, gammelbilar i nyproduktion eller har allmän rysskräck har du helt enkelt läst för långt i denna text.

En av ytterst få svenska importörer av Uaz är Severin Autogroup i Hörby. De började med Lada Niva men fann snabbt en publik som önskade ännu tuffare tag. Uaz-bilarna är EU-homologerade genom transferexport via det tjeckiska ryssbilsspecialistföretaget AMC som även tillhandahåller en motoruppgradering som innebär tolv procent högre effekt, 18 procent mer vridmoment samt tio procent lägre bensinförbrukning. Severin Autogroup erbjuder såväl etanol- som biogaskonvertering i efterhand av både miljöskäl samt sänkning av den malus-höga årsskatten.

Bland svenska Bukhanka-kunder finns bland andra lantbrukare, kraftföretag och hantverkare med högsta krav på framkomlighet och outtröttlig tillförlitlighet. Ett exempel är reseeventföretaget i norra Dalarna som speciellt riktar in sig på tyska turister med älgsafari, hiking och äventyrsupplevelser. De skjutsar runt gästerna i sina olika Bukhanka, där passar charmtrollet från öst in som handen i handsken. Då är det också snubblande lätt att ta även Fulufjället för ändlös sibirisk taiga.



Litteraturen är instruktionsbok, tryckt på bibeltunnt läskpapper.
Kyrilliska hindrar inte läsförståelsen.

Uaz 452 Bukhanka

Pris Pris: 189 000 kronor.

Motor Bensin. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 9,0:1. Borrning/slag 95,5/94,0 mm, cylindervolym 2 693 cm3. Max effekt 112 hk (82 kW) vid 4 250 r/min, max vridmoment 198 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. Femväxlad låda. Hög- och lågväxel.

Fjädring/hjulställ Bladfjädring, stela axlar fram och bak. Styrning: Hydraulisk servo. Vändcirkel 13,6 meter.

Bromsar Skivor fram och trummor bak.

Hjul Plåtfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 225/75 R16.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 230, längd 438, bredd 199, höjd 213, spårvidd f/b 148/149. Markfrigång 21. Ingångs-/avgångs-/rampvinkel 30/27/i. u. Vaddjup 50. Tjänstevikt 1 945, maxlast 885, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 50+27 liter. Bagagevolym (VDA-liter) i. u.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h i. u. s, toppfart 127 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 1,74 l/mil, landsväg 0,93 l/mil, blandad körning 1,23 l/mil. CO_2 285 g/km.

Garantier Nybil 2 år. Skatt: 19 565 kronor per år de tre första åren, därefter 4 188 kr/år.

Klassiker

7. Grattis Isuzu Piazza!

Publicerad 17 oktober 2009

text Carl Legelius

Idag har min svärmor namnsdag, grattis Toini. Men också Antonia. Grattis du också. Och grattis Isuzu Piazza.



Isuzu fanns både som Isuzu och Holden. Men i USA gick den under modellnamnet Impulse. Vi talar alltså om torg på italienska. I Sverige är Isuzu Piazza säkerligen mest bekant med tillägget Turbo och den minnesgoda bilfluktaren har heller inte glömt att det minsann satt ett litet Lotus-emblem på karossen.

Isuzu Piazza kom till efter en omgång i studion hos mannen med det svårstavade namnet: Giorgetto Giugiaro. Han hade också formgivit föregångaren 117 Coupé. En ganska elegant men komplett okänd sak i den här delen av världen.

Giugiaro var vid den här tiden - 1978 - väldigt inne på kilform och så fick det bli. Året därpå var det dags att visa upp resultatet på Tokyo Motor Show och väldigt kort därefter togs beslut om serietillverkning. 1980 rullade det första exemplaret av bandet.

Den var bakhjulsdriven och hade längsmonterad motor i två olika storlekar där 2-litersvarianten var den kraftigaste med 135 hästar. I Japan följde sedan en myriad av varianter, men i Europa var utbudet lite mer inskränkt med en toppversionen med turbo och hjulupphängningar intrimmade av Lotus vilket var tillräckligt för att få till ett några fina emblem som förtäljde "Handling by Lotus". Den versionen kom till Sverige 1989 och motorn hade 180 hästar. Såg den ändå inte ut som De Loreans lillebrorsa? Småtufft, eller hur.

Piazza-beteckningen levde vidare in i 1990-talet i en framhjulsdriven version, men den såldes inte i Sverige.

Värt att notera i sammanhanget är att Johan Ekelund i Ratata körde Piazza.



Arg look med halvöppna ögon. Isuzu Piazza höll kvar det lite udda formgreppet även på efterföljande generation, den framhjulsdrivna.

Isuzu Piazza Turbo UK-spec 1986–90



8. Startskottet för Nürburgring: Kejsaren blev förnedrad av italienaren

Av Jens Trulsson, Publicerad 2019-07-06 09:10

Det gröna helvetet", eller Nürburgring, är världens mest omtalade och mytomspunna bana. Det är också den svåraste att bemästra. En 92-åring som aldrig varit piggare. Här får du lära dig historien om banan alla bildårar känner till.



Fundera ett ögonblick på vad det innebär att bygga en 22,8 kilometer lång bana längs med en bergsrygg, över en dalgång, genom en stad sedan upp genom en annan dalgång, över en flod och upp på en ny bergsrygg innan man kommer ut på platån.

Lägg därtill att man samtidigt, i andra änden, bygger en bana till på 7,7 kilometer som slingrar sig uppför en bergssida, bort till en dalgång för att sedan vända tillbaka och kopplas ihop med den andra bansträckningen. Tänk också att banan går genom tjock skog och att det är i mitten av 20-talet, 1920-talet.

Den tyska kejsaren Wilhelm II tyckte inte om att se sin inhemska bilindustri förnedrad av en italienare i en Fiat i sitt första Kaiserpreis-race 1907. På frågan hur detta kunde ske fick han till svar att de tyska tillverkarna saknade en egen bana att testa och utveckla sina bilar på.

Med kejserligt godkännande började man smida fantastiska planer på en världsrekordbana nära staden Adenau i Eifelbergen. Men första världskriget kom emellan och lade sordin på projektet.

Gatracing var fortsatt populärt på 20-talet och den tyska allmänna bilklubben (ADAC) började med sina Eifelrennen redan 1922. ADAC:s ordförande, Otto Creuz, återupptog planerna på att bygga en bana i Eifel att ha dessa race på eftersom de befintliga vägarna inte höll någon vidare standard.

Otto Creuz fick med sig borgmästaren i Köln, Konrad Adenauer, som gillade idén på ett gigantiskt byggprojekt i ett krigshärjat och sårat Tyskland med massarbetslöshet och plågat av ekonomisk utarmning.



2 500 arbetare jobbade med projektet.



Originalbanan med Südschleife i bakgrunden.

Några år senare, i september 1925 togs det första spadtaget och runt 2 500 arbetare jobbade året runt i två års tid med detta enorma projekt. Arkitekten bakom bansträckningen var en herre vid namn Hans Weidenbrück. Han använde sig av området runt Nürburgs slott för att skapa en bana som skulle utmana både människa och maskin till max.

Banan skiljdes åt från det allmänna vägnätet men skulle ändå behålla drag av en vanlig väg. Faktiskt lät man delar av banan följa redan existerande vägar, framför allt från Hatzenbach till Adenauer Forst och stora delar av Sydslingan. Andra sträckningar var helt nya, som Breidscheid till Hedwigshöhe.



Borgen Nürburg står på 678 meters höjd på en grund av vulkanisk basalt.



Mercedes W125 designades av Rudolf Uhlenhaut till 1937 års säsong.

Nord- och Sydslingan var två separata banor som var sammankopplade och kunde göras till en enda lång bansträckning på 30,5 kilometer. I mitten fanns något som i folkmun kallades för "betongslingan" och kunde utgöra en egen kortbana. Både Nord- och Sydslingan användes flitigt för racing fram till 1931.

Därefter användes Sydslingan mest som testbana medan Nordslingan fick fortsatt förtroende som racingbana. Man konstruerade också Steilstrecke som förbinder Klostertal med Hohe Acht, för att kunna testa bilars stigningsförmåga. Med en lutning på upp till 27 grader utgjorde den en stor utmaning.

Banan byggdes i fyra olika sektioner och det var Nordslingan som stod klar först. 18 juni 1927 öppnades den för racing och först ut var ett motorcykelrace. Den 17 juli välkomnade banan sitt första Grand Prix och segern togs av Otto Merz i en Mercedes S.





Den mest berömda sektionen av Nordslingan heter Karrousel och det var Rudolf Caracciola som 1933 började med att doppa sitt vänstra framhjul i diket utanför betongen för att hjälpa sin bil att smita snabbare genom böjen. Två sekunder per varv tjänade han.

Snart kopierade alla racingförare Caracciolas linje och efter några år belade man hela diket med betong.

1951 var året då Formel 1 först gästade Nordslingan och banan var åter tillbaka på världskartan efter andra världskrigets fasor och förstörelse. Ända fram till slutet på 1960-talet behöll man banans karaktär med smala häckar och trädkantade kurvor men röster började att höjas om säkerheten. 1967 byggde man chikanen i Hohenrain för att dämpa hastigheten något efter hög-fartfartsbonanzan längs med Döttinger-Höhe.



Gamla start- och målsträckan innan Hohenrain-chikanen byggdes.



I 35 år hade Stefan Bellof rekordet på Nordslingan med sin Porsche 956.

Efter Formel 1-bojkotten 1970 började man att göra ordentliga ändringar längs med Nordslingan. Skyddsräcken sattes upp och man gjorde även plats för små avåkningszoner på många ställen. Hoppen vid Kesselchen och Brünnchen jämnades ut och många träd fälldes för att förbättra sikten vid viktiga platser.

Trots en hel del modifieringar av banan var det alldeles för många olyckor och 1981 hade verkligheten kommit ikapp ägarna, och man beslöt sig för att ta ett nytt grepp. Då historien och betydelsen av Nordslingan var alldeles för viktig beslöt man att offra Sydslingan till förmån för ett modernt bankomplex som i dag kallas Grand Prix-slingan.

1983 var sista året man körde 1 000-kilometersracet på Nordslingan. Det var även då som den unge talangen Stefan Bellof för alltid skrev in sig i historieböckerna med sin rekordtid 6.11,13 i en Porsche 956. Samma år passade man även på att ta bort en del hopp i diverse kurvor och att bredda Aremberg och Brünnchen samt att fortsätta arbetet med att avlägsna buskar och häckar och ersätta dem med skyddsräcken.



Sent 1960-tal och F1-bilarna är på väg in i startkurvan.



Ronnie Peterson i sin Lotus 74 under Grand Prix 1973.

1984 hade den nya Grand Prix-sträckan premiär. Förbättringsarbetet har aldrig avtagit utan bara minskat lite i omfång. 1998 byggdes den entré till Nordslingan längs med Döttinger-Höhe som finns än i dag. 2000 tillkom den nya paddocken på GP-slingan för att kunna tillgodose de 200+ tävlingsekipage som årligen ansluter sig till 24-timmarstävlingen. 2002 byggdes Mercedes-komplexet och följande år gjordes chikanen om efter önskemål från Michael Schumacher (som också betalade för den).

Under vintern 2018/19 har det största förändringsarbetet på Nordslingan i modern tid genomförts. Man har grävt upp och jämnat ut stora delar av banan samt asfalterat om hela sträckan.

Nürburgring är idag mer populär än någonsin tidigare och det är inte konstigt alls egentligen. Det finns de som inte förstår lockelsen med Ringen och tycker att den är överskattad och irrelevant. Människor som säger sådant har aldrig varit där.



9. Ny svensk motorbana på gång – här är eldsjälen bakom projektet

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2019-10-11, 09:20

En bit utanför Eskilstuna pågår bygget av en helt ny motorbana som ska locka racingfans från hela Mellansverige.



En vision blir verklighet, eller snarare flera. Motorbana, mässområde, industrilokaler, utbildningsanläggningar, mountainbikespår. Allt och lite till ryms på det totalt 54 hektar stora området.

Suget efter en motorbana med närhet till Stockholm är enormt. Flera projekt har inletts de senaste årtiondena för att snart falla av olika anledningar. Men nu har Eskilstuna något på gång. Den lilla anläggningen Gröndal byggs ut rejält och byter namn till GTR Motorpark.
"Egentligen är motorbana och motorpark fel namn, detta är en *track resort*", förklarar projektledaren Johan Heggblad.

"Verksamhetsmässigt kommer kanske fem till tio procent att utgöras av motorsport, resten av beläggningen på anläggningen kommer utgöras av andra aktiviteter som mässor, testverksamhet för fordonsindustrin och förarutbildning."
Bilden av en multanläggning blir alltmer tydlig, speciellt om man räknar in industrilokalerna som kommer att hyras ut till företag, konferensdelen, restaurangen och MTB-spåret.

"Ingen yta ska stå oanvänd. Den stora parkeringen kan användas för utomhusmässor och Cykelförbundet är med och tar fram slingan i skogen."



Johan Heggblad har många järn i elden.
Han är också verksam inom tävlingledning för svensk racing.

Miljöskäl har många gånger varit fallgropen för dylika projekt. Men här har man tagit höjd för detta redan från start. Förutom att mycket av fyllnadsmassor och byggmaterial är återvunnet ska den första byggnaden (flera är under planering) vara försedd med solcellspaneler. Och det kommer finnas laddplatser för elbilar. Bullerproblem har lösts genom att lägga bansträckningen lågt, med kullar som omgärdar området.

"Återanvändingen av material från järnvägsrenoveringen här i Eskilstuna, med 60.000 ton grus och 10.000 sliprar, har gjort att det som skulle ha blivit avfall istället ger en positiv koldioxideffekt. Att kostnaderna hålls nere är en härlig bieffekt", säger Johan Heggblad.

Han har varit aktiv inom svensk motorsport under lång tid och har vid sidan av GTR Motorpark även åtaganden inom tävlingsledningen för olika motorsportklasser. Han har ett fritt tankesätt och ingen idé är för galen för att testas – och sedan förverkligas.



Järnvägen utanför Eskilstuna renoveras och över 10.000 slipers byts ut.
De gamla återvinns på GTR Motorpark som utfyllnad och för att hårdgöra ytor.



Elias och Joakim jämför karta med terräng, samtidigt som Johan Heggblad berättar. "Den här kurvan kommer bli helt sjukt häftig! Banan har gott om höjdskillnader som gör den utmanande."

Ett antal finansiärer och samarbetspartners har redan knutits till GTR Motorpark. Super-entreprenören tillka ägaren till avgassystemsföretaget Ferrita, Micael Ljungström, syns ofta på byggarbetsplatsen.

"Vi säljer depåboxar och tar in hyresgäster till industrilokalerna, men det finns alltid ut-rymme för fler sponsorer, samarbetspartner och investerare", inflikar Johan.

Från Stockholm är det 22 mil till Mantorp Park och 25 mil till Gelleråsen Arena. Körningen till Gotland Ring är blott elva mil, men kräver som bekant en dyr båtresa. Sträckan till GTR Motorpark är tolv mil och resan går till största del på motorväg.

Trackdayfantaster har alltså något spännande att se fram emot. Går allt planenligt sker invigningen av den första etappen (2 km) under 2020. Hela sträckan på 3.250 meter ska vara klar året efter.



Joakim Dyreland

[Klart för ny motorbana på Gotland]

SLUT